VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 168)
z dnia 11 lipca 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 168)

11 lipca 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– odpowiedź Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na dezyderat nr 6 w sprawie kryteriów wyboru odcinków dróg ekspresowych przeznaczonych do realizacji w latach 2014-2020.

W posiedzeniu udział wzięli: **Patrycja Wolińska-Bartkiewicz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Grażyna Nojszewska-Łasicka, Jakub Krowiranda** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam państwa. Rząd reprezentowany jest na tym posiedzeniu przez podsekretarza stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej panią Patrycję Wolińską-Bartkiewicz wraz z zespołem. Witam panią minister.

Porządek tego posiedzenia dotyczy rozpatrzenia odpowiedzi Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na dezyderat nr 6 w sprawie kryteriów wyboru odcinków dróg ekspresowych przeznaczonych do realizacji w latach 2014-2020. Czy są uwagi do zaproponowanego porządku dziennego? Nie słyszę. Stwierdzam, że porządek dzienny został przyjęty. Przechodzimy do jego realizacji.

Mam głębokie przekonanie, że wszyscy posłowie zapoznali się z odpowiedzią na dezyderat nr 6 naszej Komisji. Zresztą mają go państwo przed sobą. W związku z tym otwieram dyskusję nad odpowiedzią na dezyderat. Czy są pytania lub uwagi?

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Czy odpowiedzią na dezyderat jest to pismo ministra transportu z nieczytelnym podpisem? Czy to jest odpowiedź?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jeżeli mamy to samo pismo, to jest to odpowiedź na nasz dezyderat.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Chcę poinformować, że do pana posła Zbigniewa Rynasiewicza, ówczesnego przewodniczącego Komisji, przyszedł jeszcze jeden materiał, który również powinien być dyskutowany dzisiaj. Jest to pismo z 27 maja br., które zawiera odpowiedzi na nasze pytania. Podane są w nim kryteria, według których są dokonywane wybory, tworzy się ranking dróg do realizacji. To jest pismo z ministerstwa podpisane przez panią Patrycję Wolińską –Bartkiewicz, przez panią minister. Sądzę, że to pismo również powinno być przedmiotem dzisiejszych obrad.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jest z nami pani minister. Tak, to jest podpis pani minister. Za chwilę udzielę głosu pani minister.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Ja tego nie kwestionuję. Cieszę się nawet, że ten materiał jest, dlatego, że on dużo mówi i to jest materiał, nad którym warto dyskutować.

Szanowni państwo, chcę się odnieść do odpowiedzi. My w swoim dezyderacie oprócz wniosków dotyczących metodologii prosiliśmy o przedstawienie – tu pozwolę sobie zacytować, aby nie być posądzonym, że cokolwiek nadinterpretuję – „2. Sposobu oceny spełnianych kryteriów, o których mowa w pkt 1 na poszczególnych odcinkach dróg. 3. Tabeli rankingowej, pokazującej ocenę poszczególnych odcinków dróg według kryteriów o których mowa w pkt 1 oraz sposobu oceny, o którym mowa w pkt 2"

Szanowni państwo, chodziło nam o to – i w tym kierunku szła dyskusja nad dezyderatem – abyśmy poznali tabelę, według której dokonano takiego czy innego „zrangowania" ważności poszczególnych dróg i kolejności, w jakiej będą modernizowane. Ale tego, niestety, nie mamy. Być może pani minister teraz nam to przedstawi, abyśmy mogli otrzymać pełną odpowiedź na dezyderat? Od tego pytania zacznę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Czy są jeszcze inne pytania lub uwagi? Nie słyszę. Wobec tego, pani minister, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Bardzo przepraszam, że na tym piśmie, o którym wspomniał pan poseł Szmit, nie ma pieczątki mojej z upoważnienia. Moim zdaniem, jest to zaniedbanie sekretariatu, niemniej jednak jest to pismo, do którego podpisania zostałam upoważniona przez pana ministra.

A teraz odniosę się do drugiej kwestii podniesionej przez pana posła. W przedstawionym materiale odnieśliśmy się do poszczególnych kryteriów wyboru projektów na lata 2014-2020, przedstawiliśmy, jak one są w projekcie dokumentu implementacyjnego uwzględnione. Zacznę od podkreślenia faktu, że – żeby móc obiektywnie ocenić i zrobić ranking i „spriorytetyzować" inwestycje w Polsce – należy przyjąć takie kryteria, które posiadają szeroką bazę odniesienia danych, w tym statystycznych, w tym informacji pochodzących z różnych opracowań specjalnie w tym celu zrobionych, według obiektywnej dającej się zweryfikować w prosty sposób metodologii.

Postawiliśmy przed sobą takie wyzwanie, ponieważ ustaliliśmy kilka lat wcześniej, mając doświadczenia z programu budowy dróg krajowych na lata 2011-2015, który jest, jak w tym piśmie podkreślamy, kontynuacją programu budowy dróg krajowych na lata 2008-2012, że nie możemy nie przyjąć kryteriów i nie zrobić listy priorytetów transportowych w zakresie każdej gałęzi transportu właśnie na podstawie obiektywnych, policzalnych kryteriów. Kryteria, które państwo zawarli w dezyderacie, gdybyśmy je opisali i na ten temat porozmawiali, wszystkie są celowe i słuszne. Niemniej jednak w niektórych przypadkach brakuje odniesienia czyli bazy danych konkretnych, obiektywnych, nie – subiektywnych.

Kiedy pracowaliśmy nad kryteriami wyboru projektów, mieliśmy do czynienia z czymś, co albo jest nieporównywalne, albo z faktem, że brakuje nam stosownych danych dla każdego – w tym przypadku – odcinka drogi planowanej bądź efektów tego, co jest w trakcie realizacji.

W przypadku pierwszego i obecnie obowiązującego programu budowy dróg krajowych, niestety, nie było kryteriów wyboru projektów a kwestia związana z dostępnością środków unijnych i zasadą m.in. anulowania zobowiązań, tzw. zasadą n+3, n+2, która dotyczy wydatkowania środków unijnych, nakazała nam realizować te inwestycje, które są najlepiej przygotowane i te, wobec których nie ma zastrzeżeń środowiskowych z racji niedostosowania polskiego prawa. Pamiętają państwo zapewne, że w 2008 r. odbyła się bardzo szeroka dyskusja i została przyjęta ustawa, która została uznana za taką, która spełnia wszystkie warunki implementacji dyrektyw, do czego Polska sama się zobowiązała a czego nie zrobiła.

Sytuacja, w której realizuje się coś, co jest przygotowane na tu i teraz a niekoniecznie wynika z głównych priorytetów inwestycyjnych, jest niedopuszczalna. Niemniej jednak zdarzyło się tak. Wyciągnęliśmy z tego naukę i przygotowaliśmy kryteria wyboru projektów w dokumencie implementacyjnym, który również został państwu udostępniony. On zresztą zostanie poddany strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Ogłosiliśmy

postępowanie przetargowe na wykonawcę tego dokumentu. Będzie on poddany konsultacjom społecznym. Już w tym momencie można się do niego odnieść i zweryfikować, czy nasze założenia są słuszne, czy trzeba je zmodyfikować, w jakim zakresie.

Zdaję sobie sprawę z tego, że jest to taka kwestia, w której będzie bardzo dużo różnych pomysłów, idei. Chcę podkreślić, że wszystkie postaramy się zbadać, ocenić, uwzględnić. Niemniej jednak chciałabym, aby punktem wyjścia była odpowiednia baza odniesienia czyli zweryfikowane, obiektywne, dostępne powszechnie dane. Sądzę, że kryteria, które przyjęliśmy, spełniają te warunki. Są obiektywne, są dostępne w publicznych dokumentach i są mierzalne.

Oczywiście, jest to dokument, który podlega procesowi konsultacji w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko i prawdopodobnie on się w jakimś zakresie zmieni. Niemniej jednak, przedstawiając takie kryteria klasyfikacji zadań a na dzisiejszym posiedzeniu mówimy o drogach, wychodzimy z założenia, że – żeby móc polemizować z listą priorytetów – trzeba byłoby mieć alternatywne, mierzalne, ale obiektywne dane. Jesteśmy otwarci i deklarujemy ze swojej strony, że uwzględnimy wszystkie postulaty, odpowiemy na każde pytanie. Jeżeli nie będziemy w stanie teraz na posiedzeniu, to sądzę, że będzie jeszcze okazja, aby się do tego ustosunkować, odnieść, podyskutować i w efekcie uzyskać taki produkt, co do którego nikt nie będzie miał wątpliwości, że tak powinna wyglądać lista priorytetów na perspektywę 2014-2020. Nie mówię tylko o środkach unijnych, ale także o tych środkach finansowych, które mamy w dyspozycji lu, które będziemy mieli na finansowanie infrastruktury drogowej.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Czy są jeszcze jakieś pytania lub uwagi?

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Nie chciałbym zmonopolizować dyskusji, niemniej jednak kilka pytań jeszcze chciałbym zadać.

Pani minister, to jest tak, jak pani powiedziała: są kryteria i nad każdą metodologią można dyskutować, bo to jest zrozumiałe, że jakiś sposób „rangowania” różnych parametrów trzeba ustalić.

Chcę zapytać o taką sprawę. Jak rozumiem, nie ma jeszcze kryteriów? Państwo jeszcze nie ustalili, jakimi kryteriami ministerstwo będzie się kierować przy uchwalaniu planu na lata 2014-2020, ale już pewne deklaracje padają, nawet daleko idące. Na poprzednim posiedzeniu Komisji pan dyrektor Witecki zapowiedział rozpisanie kilkudziesięciu przetargów w ciągu najbliższych miesięcy. Czy to oznacza, że kryteria pojawią się po podjęciu wszystkich decyzji co ma być robione i w jakiej kolejności? A potem będzie ten materiał służył do doktoryzowania się? Czy tak to mamy traktować? Inaczej mówiąc, kiedy te kryteria zaczną być stosowane?

Podsekretarz stanu w MTBiGM Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Sytuacja, o której pan poseł wspomniał, wynika z momentu, w którym się obecnie znajdujemy. Przedstawię uwarunkowania, w jakich jesteśmy i terminy, które nas zobowiązują, oraz działania podjęte, żeby zniwelować negatywne skutki pewnych terminów właśnie.

Wiedzą państwo zapewne, że Rada Ministrów przyjęła tzw. Załącznik nr 5 do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015, który zawiera listę inwestycji, w sprawie których, jak wspominał pan poseł, dyrektor Witecki będzie ogłaszał przetargi do końca 2013 r.

Kryteria, które zostały przesłane Komisji, kryteria wyboru projektów drogowych (to jest to drugie pismo, o którym pan poseł wspominał) są podstawą do stworzenia listy priorytetów znajdujących się w dokumencie implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu, która została poddana 9 lipca procesowi wyłonienia wykonawcy na przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Ten proces będzie trwał półtora roku.

Mamy ograniczenie, które się nazywa budżet europejski 2014-2020. Niedawno został zawarty kompromis pomiędzy Parlamentem Europejskim i Radą odnośnie do wysokości budżetu Polityki Spójności, która nas dotyczy w zakresie finansowania inwestycji infra-

strukturalnych. Niemniej jednak będziemy musieli poczekać na decyzje. Prezydencja litewska ma wśród swoich priorytetów przyjęcie rozporządzeń, które mówią jak wydatkować środki z Polityki Spójności w latach 2014-2020.

Na tej podstawie ogólna pula dostępnych środków dla Polski jest dzielona. Mamy już jakieś pierwsze przymiarki z Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, które odpowiada za ten proces w naszym kraju. Niemniej jednak konkretnych kwot co do eurocenta jeszcze nie mamy, właśnie ze względu na to, że dopiero tydzień temu został zawarty kompromis w sprawie budżetu na lata 2014-2020. Na tej podstawie przygotowaliśmy dokument implementacyjny, choć nie w odniesieniu do środków europejskich, bo to nie było możliwe w tym czasie. Dokument ten zawiera listę inwestycji znajdujących się w rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie wykazu dróg ekspresowych i autostrad.

Niemniej jednak, żeby uniknąć negatywnych skutków tego okresu – od czasu powstania budżetu europejskiego, poprzez przygotowania programów europejskich, do wynegocjowania umowy partnerstwa – żeby nie powtórzyła się sytuacja z perspektywy 2007-2013, że zaczęliśmy perspektywę tak naprawdę w 2008 r., to na podstawie kryteriów i „spriorytetyzowanej" listy inwestycji wybraliśmy te, które w naszej ocenie będą się mieściły w alokacji, jaka zostanie nam przyznana (pamiętajmy, jeszcze nie znamy tych kwot dokładnie) niemniej jednak spodziewamy się podobnego poziomu, no, może troszkę niższego, w inwestycjach drogowych niż w 2007-2013, wybraliśmy te inwestycje, dla których Dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad mógłby w tym roku ogłosić postępowania przetargowe, żeby nie było „dziury inwestycyjnej i, żeby w 2014 r. były już spore wydatki, które później można byłoby uwzględnić do refundacji z budżetu Unii Europejskiej na lata 2014-2020. Tym się kierowaliśmy, żeby zlikwidować negatywne efekty okresu, w którym obecnie się znajdujemy.

Wszystkie procedury są w toku. Bazując na potencjalnych obliczeniach a – moim zdaniem – one są w 90% prawidłowe, wybraliśmy te inwestycje, które mogłyby już ruszyć. Biorąc pod uwagę to, że średni czas trwania postępowania przetargowego na wyłonienie wykonawcy inwestycji drogowej to 9 miesięcy, konieczne jest ogłoszenie przetargów jeszcze w tym roku po to, żeby w 2014 r. pierwsze roboty mogły się rozpocząć i pierwsze wydatki mogły być ponoszone.

Dlatego powstała pewnego rodzaju proteza Załącznik nr 5. Zawiera ona inwestycje, które wynikają ze „spriorytetyzowanej" listy, z którą mogą państwo się zapoznać, przeglądając dokument implementacyjny a warunkiem brzegowym była możliwość ogłoszenia przetargu w 2013 r. Załącznik nr 5 będzie integralną częścią nowego Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020. Nie będzie załącznikiem nr 5, tylko będzie treścią samego Programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę o zgłoszenie chęci zabrania głosu i zamknę listę mówców. Bardzo proszę, pan poseł Lassota.

Poseł Józef Lassota (PO):

Pani minister powiedziała, że kryteria, czy propozycje kryteriów przekazała nam do wiadomości. Natomiast w piśmie, nad którym dzisiaj dyskutujemy, jest tylko odniesienie do dezyderatu, nie ma w nim proponowanych kryteriów. Gdzie je można znaleźć?

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chcę się odwołać do dezyderatu. W ostatnim jego akapicie mamy takie stwierdzenie: „Komisja zwraca się również o przedstawienie powyższych zestawień dla obwodnic miast. Opracowania powinny zawierać zestawienie zarówno zadań inwestycyjnych, które znalazły się w załącznikach do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2015 oraz tych, które były brane pod uwagę, ale nie zostały zakwalifikowane", czyli chodzi o obwodnice miast. Czy pani minister zechciałaby nam dzisiaj jakiś komentarz przedstawić i obiecać nam odpowiedź na pytanie zawarte w dezyderacie?

Podsekretarz stanu w MTBiGM Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Kryteria wyboru projektów drogowych zostały przesłane do Komisji jeszcze na ręce przewodniczącego Rynasiewicza zaraz po posiedzeniu Komisji w maju.

Poseł Józef Lassota (PO):

Ja w tej Komisji jestem dopiero od czerwca.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Wobec tego udostępnimy te dane albo przez sekretariat Komisji zostaną one dostarczone panu posłowi.

Jeżeli chodzi o pytanie pana posła Szmita na temat obwodnic, to mieliśmy i nadal trwa wielka dyskusja na temat inwestycji na drogach krajowych polegających na budowie tak zwanych obwodnic. Mówię tak zwanych, ponieważ nigdzie nie ma definicji takich inwestycji. Niemniej jednak jest szereg zadań (zidentyfikowaliśmy 217 takich zadań) na sieci dróg krajowych, które są w różnym stopniu przygotowane. Oceniamy je pod kątem parametrów takich samych, jak przy każdym odcinku poddanym ocenie dróg ekspresowych i autostrad. Na pierwsze miejsca wśród tych kryteriów wysuwają się dwa: kryterium natężenia ruchu ciężarowego i kryterium braku alternatywnego wysoko przepustowego połączenia. O co chodzi?

Chodzi o to, że mamy wiele inwestycji (choć nie będę wskazywała konkretnych miejscowości), gdzie dzisiaj jeszcze mamy problem z przepustowością, z przejazdem w granicach tych miejscowości, ponieważ inwestycje polegające na budowie dróg ekspresowych czy odcinków autostrad są w trakcie realizacji, więc problem istnieje. Obwodnice są przygotowywane, niemniej jednak po oddaniu tych pierwszych inwestycji czyli ciągu dróg ekspresowych lub autostrad, budowa obwodnic stanie się niecelowa z racji niespełniania tych dwóch pierwszych kryteriów czyli ruch ciężarowy i brak alternatywnego wysoko przepustowego połączenia. Niemniej jednak wśród tych 217 inwestycji są takie, gdzie bezwzględnie musimy poprawić przejazd na drogach krajowych. Są takie zadania (mamy je zidentyfikowane, skwantyfikowane według tych samych kryteriów), jednak ograniczenia finansowe nie pozwalają nam na pokazanie tego w formie dokumentu, który uzyskał akceptację Rady Ministrów.

Rozmawiamy z Ministerstwem Rozwoju Regionalnego o mechanizmie finansowania takich inwestycji bez uszczuplania i tak już szczuplejszej alokacji na drogi ekspresowe ze środków Funduszu Spójności. Pierwotnie chcieliśmy, żeby strona samorządowa… (bo nie ukrywamy, że problem obwodnic na drogach krajowych jest głównie problemem regionalnym, lokalnym) do tego włączyć władze samorządowe, zwłaszcza władze samorządu województwa, bo tak naprawdę polityka transportowa samorządu województwa pokazałaby, gdzie są wąskie gardła na sieci dróg, które drogi są zasilane siecią dróg samorządowych, gdzie rzeczywiście występują problemy. Propozycja ta nie spotkała się jednak z pozytywnym odzewem z racji tego, że została odebrana jako pewna inicjatywa pozbycia się odpowiedzialności a nam nie o to chodziło. Chodziło nam o to, żeby samorząd się zaangażował i wskazał nam w tych ograniczonych środkach, w których funkcjonujemy, kluczowe inwestycje dla rozwoju regionów, które powinny zostać zrealizowane.

Mogę już powiedzieć, choć nadal analizujemy (my w resorcie transportu, jak również nasi koledzy i koleżanki w resorcie rozwoju regionalnego) mechanizm finansowania części tych priorytetowych, ważnych inwestycji „obwodnicowych" ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Mamy propozycję, żeby część tych ważnych zadań finansować w ramach programu pod roboczą nazwą „Polska Wschodnia bis" czyli rozwój Polski Wschodniej II lub też w ramach programu operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2, bo taki sam program będzie, tylko nie ze środków Funduszu Spójności a ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Ostatnie tabele finansowe wstępnego podział środków pokazują, że na ten cel będą zabezpieczone pieniądze, jednak potrzebujemy jeszcze trochę czasu, żeby policzyć efekty tego, co realizujemy w perspektywie finansowej 2007-2013, żeby wyeliminować wszystkie inwestycje, które staną się… (nie chcę użyć słowa – zbędne, ale) – może nie najważniejszymi priorytetami, ponieważ zakończymy realizację ciągów „ekspresówek" lub autostrad.

Zapewne pan poseł interesuje się obwodnicą Olsztyna. Sądzę więc, że informacje, które przedstawiłam, pozwalają mieć nadzieję, bo tam nie ma wysoko przepustowego połączenia, więc inwestycja ta ma duże szanse, żeby się na liście znaleźć, jeżeli środki finansowe na nią się potwierdzą.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Szanowni państwo, Wysoka Komisjo, wobec tego, że w trakcie debaty nie sformułowano żadnego wniosku, stwierdzam, że Komisja przyjęła odpowiedź Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na dezyderat nr 6 w sprawie kryteriów wyboru odcinków dróg ekspresowych przeznaczonych do realizacji w latach 2014-2020.

Zrealizowaliśmy porządek dzienny, zamykam posiedzenie.